



BMW X2 xDrive20d M Sport X Steptronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

An Nischenmodelle hat man sich gerade bei BMW mittlerweile gewöhnt - der X2 ist nach X6 und X4 tatsächlich das schon dritte Modell der Münchner, das SUV mit Coupé-Elementen kombiniert. In diesem Fall dient der X1 als Spender und bekam ein dynamischeres Blechkleid verpasst. Zusätzlich stimmte BMW das Auto straffer ab, um den sportlichen Anspruch zu zementieren. Resultat ist ein zackig einlenkendes Auto, das präzise durch Landstraßenkurven zu dirigieren ist. Andererseits rollt der X2 gerade in der Stadt sehr trocken ab, im Alltag ist der kleine BMW zumindest mit dem im Testwagen verbauten Sportfahrwerk oft zu hart.

Der von annähernd allen BMW-Modellen bekannte, zwei Liter große Diesel-Vierzylinder mit 190 PS wird im neuen X2 sowohl mit einem NOx-Speicherkat als auch mit einem Harnstoff-Einspritzsystem kombiniert. Resultat sind sehr niedrige Emissionen bei einem mit 5,8 Litern pro 100 Kilometern annehmbaren Testverbrauch.

Die aufwändige Abgasnachbehandlung mag teuer sein, rechtfertigt aber nicht die gesalzenen Preise, die BMW aufruft: Der Testwagen reißt spielend die Marke von 60.000 Euro - für einen Vertreter der Golf-Klasse ist dies deutlich zu viel.

Zudem merkt man, dass BMW trotz des stolzen Preises nicht die aktuellste Technik verbaut. So basieren alle aktiven Assistenzsysteme auf der Frontkamera - die von schlechten Sichtverhältnissen häufig lahmgelegt wird. Besser wäre ein zusätzlicher Radar. Insgesamt macht der X2 keine gravierenden Fehler, ist trotzdem viel zu teuer. Auch bei BMW findet man für das gleiche Geld bessere Modelle. **Konkurrenten:** u.a. Infinity QX30, Mercedes GLA.








- + agiles Fahrverhalten, sehr gute Abgasreinigung, einfache Bedienung
- überzogene Preisgestaltung, nur kamerabasierte Assistenzsysteme, schlechte Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,2
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der X2 ist gut verarbeitet. Die Spaltmaße an der Karosserie sind zwar nicht rekordverdächtig schmal, aber gleichmäßig. Ansonsten fallen kaum Kritikpunkte auf. Im Interieur wurden für die Oberflächen über der Hüfthöhe angenehm geschäumte Materialien verwendet. Im Detail könnten aber die Passungen etwas genauer sein, was man

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem optionalen, 61 Liter großen Tank kommt der Testwagen auf Basis des EcoTest-Verbrauchs etwa 1.050 Kilometer weit. Der Serientank fasst 10 Liter weniger, mit diesem käme man etwa 880 Kilometer weit. Die maximale Zuladung des Testwagens in Höhe von 505 kg dürfte in den meisten Fällen ausreichen. Davon können 75 Kilogramm auf dem Dach (Reling gegen Aufpreis) sowie 80 Kilogramm auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt ordentliche zwei Tonnen.

Das Modell M Sport X hat serienmäßig Reifen mit Notlaufeigenschaften montiert. Ein Reifenreparaturset oder

3,0 Licht und Sicht

Die optionalen LED-Scheinwerfer des Testwagens gefallen mit einer guten Ausleuchtung der Straße. Die Zusatzfunktionen der Leuchten sind mit einem statischen Fernlichtassistenten (gegen weiteren Aufpreis) und einem Abbiegelicht sinnvoll und praktisch. Wirklich aktuelle Technik wie einen den Verkehr ausschattierenden Fernlichtassistenten oder Kurvenlicht bietet der neue BMW nicht.

⊖ Die Rundumsichtmessung stellt dem X2 ein schlechtes Zeugnis aus. Kein Wunder, sind die hinteren Dachsäulen doch rekordverdächtig breit. Von außen



Die extrem breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

beispielsweise an den beiden Teilen des Blinkerhebels merkt. Auch die Abdeckung der Kamera hinter der Frontscheibe ist beispielsweise wacklig - im Alltag zwar unwichtig, für den aufgerufenen Preis sollte die fühlbare Qualität aber höher sein.

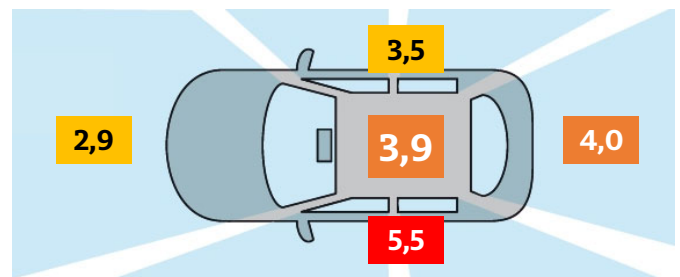
alternativ ein Notrad ist sind gegen Aufpreis zu haben. Dann sind auch ein Wagenheber sowie Bordwerkzeug an Bord.

Die Abgasnachbehandlung mittels Harnstoff erfordert das regelmäßige Auffüllen des AdBlue-Tanks, der immerhin gut zugänglich neben dem Dieseltank zu finden ist. Es passen allerdings nur recht bescheidene 12,5 Liter Adblue in den Tank - verzichtet man auf den Allradantrieb (dann muss man aber das 40 PS schwächere Modell 18d nehmen), hat man einen 20,5 Liter großen Tank zur Verfügung.

werden sie durch den angetäuschten Fensteransatz hinter den Türen noch kaschiert, von innen betrachtet fällt es aber gleich auf: Nach schräg hinten kann man nicht aus dem Auto blicken.

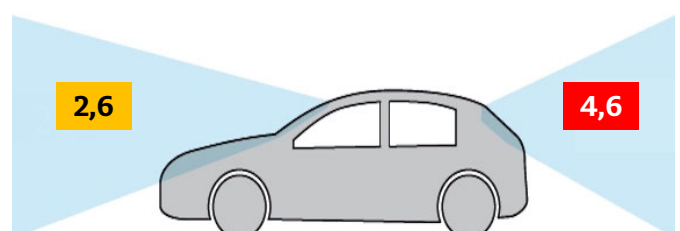
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,6 Ein-/Ausstieg

Beim Einsteigen merkt man, das ein betont sportliches SUV-Konzept die Nachteile beider Welten vereint: Sowohl muss man den recht hohen Schweller überwinden als auch auf den Kopf achtgeben, mit dem man der niedrigen Dach-

linie schnell nahe kommt. Insgesamt aber ist das Ein- und Aussteigen ordentlich zu bewältigen. So sind Haltegriffe über allen Türen vorhanden, außerdem beleuchten bei Dunkelheit Lampen an allen Seiten des Autos das Umfeld.

3,2 Kofferraum-Volumen

Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich nicht sehr üppige 300 Liter im Kofferraum verstauen. Entfernt man die Hutablage, sind es bis zum Dach gemessen 410 Liter. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um, stehen bis zur Fensterunterkante 660 Liter zur Verfügung. Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, liegt der Stauraum bei 1.080 Litern.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die außer beim Basismodell automatisch öffnende Heckklappe gibt eine gut nutzbare Öffnung frei. Ist wie beim Testwagen das schlüssellose Zugangssystem verbaut, reicht auch ein Fußschwenk unter der Heckstoßstange, um die Klappe zu öffnen - man muss den Schlüssel dabei nur einstecken haben. Der Kofferraum selbst ist praktisch, weil nicht zerklüftet gestaltet: Glatte flache Seiten erleichtern das Packen. Nur bei der Ladekante erlaubt sich BMW eine Schwäche, denn nicht nur ist sie sehr breit, sondern man



Gerade einmal 300 l Gepäck passen in den Kofferraum des X2.

muss sein Gepäck über stattliche 77 Zentimeter in das Ladeabteil heben. Auch ist die Kante ärgerlicherweise nicht eben mit dem Kofferraumboden, aber immerhin nur knapp zehn Zentimeter höher.

⊖ Nur eine Lampe beleuchtet den Kofferraum - das reicht nicht aus, gerade bei vollgepacktem Ladeabteil.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Fondsitzelehne ist dreigeteilt umklappbar, was zwar leicht von der Hand, aber leider nicht vom Kofferraum aus geht. Für Kleinkram stehen im Heck zwei Taschennägel, ein Seitenfach sowie der Platz unter dem Kofferraumboden zur Verfügung. Ein Gepäcktrenngitter, das bei dachhoher

Beladung die Sicherheit erhöht, ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Entscheidet man sich nicht für die Sportsitze oder elektrische Sitzverstellung, kann man die umklappbare Beifahrersitzlehne ordern.

2,4 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung des X2 gibt keine Rätsel auf. Zwar bietet das Bordmenü vielfältige Einstellmöglichkeiten, durch die sinnige Menüstrukturierung findet man sich aber immerhin gut zurecht. Ansonsten ist der BMW ein simpel zu bedienendes Auto, was vor allem auch an den sinnfällig beschrifteten und gut beleuchteten Tasten sowie der einwandfreien Ablesbarkeit der Bildschirme und Anzeigen liegt. Auch die Einstellbarkeit von Sitz und Lenkrad sowie die Erreichbarkeit von Lichtschalter, Automatikwählhebel und Klimaautomatik lassen keine Klagen aufkommen.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum sind angesichts der Fahrzeugklasse gut. Bei einem Testwagenpreis von über 50.000 Euro ist man jedoch, auch von BMW, besseres gewohnt.

Gut gefällt auch der zentrale Schalter, mit dem man in das Menü für alle im Fahrzeug verbauten Assistenzsysteme kommt. Dessen Beleuchtung variiert je nach Anzahl von aktivierten Systemen zwischen rot, orange und grün - so weiß man auf einen Blick, ob alle Systeme aktiv sind.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im X2 kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Auch per Bluetooth oder USB kann man serienmäßig Musik ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis. Genauso kostet eine Festplatte extra, auf der man seine Musik speichern kann. Portable Geräte kann man serienmäßig an insgesamt drei 12 Volt-Steckdosen in Innen- und Kofferraum laden. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System eines von Harman/Kardon.

Der X2 ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder

Einzigem wirklicher, aber dafür alltäglicher Kritikpunkt in Sachen Bedienung ist die zu tief angebrachte iDrive-Kontrolleinheit samt Dreh-Drück-Steller. Man erreicht sie nur vernünftig, wenn man die Mittelarmlehne ganz tief einstellt.

die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken.

Android Auto ist nicht erhältlich, aber Apple CarPlay. Interessant: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein anderer Hersteller hat derzeit ein derart teures CarPlay-Modell im Angebot. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden knapp 1,95 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für größere Insassen ausreichen. Das

Raumgefühl wird vom nicht dominierenden Armaturenbrett begünstigt, durch die hohe Seitenlinie, die schmalen Fenster sowie den recht breiten Mitteltunnel aber wieder geschmälert.

3,5 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe fallen die Platzverhältnisse weniger großzügig aus. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für bis zu 1,80 m große Mitfahrer. Die nach hinten steigende Seitenlinie schmälert auch das Raumgefühl mehr als vorn.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung einstellen, die ganzen Sitze aber im Gegensatz zum X1 nicht längs verschieben. Vorn findet man genügend Ablagen für Kleinkram, Becher und Flaschen - hinten stehen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung. Das Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht allzu groß und nicht abschließbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

2,6 KOMFORT

3,3 Federung

Der X2 wird als Sports Activity Coupé angepriesen, damit soll die Sportlichkeit schon im Namen beschworen werden. Tatsächlich ist der Testwagen sportlich-straft, er hat das beim M Sport X serienmäßige Sportfahrwerk verbaut. Optional gibt es noch ein in zwei Stufen namens Comfort und Sport verstellbares Fahrwerk, dieses sollte etwas mehr

Comfort bieten.

Der BMW rollt sehr trocken über Gullideckel und dergleichen, man wird vor allem in der Stadt über den Straßenzustand nie im Unklaren gelassen. Auf Landstraße und Autobahn schluckt das kleinste X-Modell dann die Bodenwellen manierlicher, liegt aber auch hier sportlich-straft.

2,3 Sitze

⊕ Die beim X2 M Sport X serienmäßigen Sportsitze lassen sich serienmäßig in der Höhe justieren. Ordert man wie beim Testwagen die elektrische Einstellung, lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche anpassen und der Fahrersitz ist mit einer Memory-Funktion versehen. Zudem gibt es optional Lordosenstützen für beide Vordersitze.

Die Sportsitze vorn gefallen mit einer guten und langstreckentauglichen Konturierung von Lehne und

Sitzfläche. Größere oder auch etwas breitere Insassen könnten aber etwas mehr Unterstützung der Schultern und seitlich mehr Platz auf der Sitzfläche vertragen. Die Sitzfläche ist verlängerbar, die Breite der Lehnen elektrisch einstellbar.

Hinten sitzt man zwar deutlich weniger komfortabel, aber auch für längere Reisen passend. Der Kniewinkel ist allerdings recht spitz, gerade bei größeren Personen.

2,8 Innengeräusch

67,3 dB(A) beträgt der Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h. Damit liegt der X2 im Mittelfeld der Autos im ADAC Autotest.

Beim starken Beschleunigen meldet sich der Diesel zu

Wort, Fahrgeräusche sind auf einem recht niedrigem Niveau und drängen sich nicht in der Vordergrund. Windgeräusche treten bei höheren Geschwindigkeiten stärker hervor.

2,1 Klimatisierung

⊕ Bis auf das Basismodell kommt jeder X2 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik. Die Temperaturzonen sind per Knopfdruck synchronisierbar und die Intensität des Automatikmodus einstellbar. An sehr sonnigen Tagen hilft

darüber hinaus die optionale Abdunkelung der hintern Scheiben, die Innenraumtemperatur erträglich zu halten. Gegen Aufpreis bietet der kleine BMW auch Sitzheizungen vorn sowie ein beheizbares Lenkrad.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ 190 PS, 400 Nm. Der Diesel hat genug Leistung und Drehmoment für alle Alltagssituationen: In 7,7 Sekunden sprintet der BMW laut Hersteller auf 100 km/h, bei 221 km/h halten sich Fahrwiderstand und Antriebsleistung die Waage.

Die ADAC Messungen bestätigen die Potenz des Motors. In fünf Sekunden ist der Spurt von 60 auf 100 km/h

abgeschlossen, auch der Durchzug bei niedrigen Geschwindigkeiten ist tadellos: Nicht mal eine Sekunde dauert es, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen. Damit ist das Einfädeln in den fließenden Verkehr kein Problem.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Anders als in den größeren Modellen kann der Diesel im X2 nicht so recht überzeugen, was die Laufkultur angeht. Gerade beim Kaltstart ist der Motor rappelig und brummt vor allem sehr laut. Mit warmem Motor wird es besser, dann ist der Selbstzünder durchschnittlich präsent. Vibrationen

sind je nach Drehzahlbereich merklich vorhanden, stören insgesamt aber nicht über Gebühr.

⊕ Die Leistungsentfaltung des Motors ist gut. Er spricht recht zügig auf Gaspedalbefehle an und zieht kraftvoll und gleichmäßig durch das Drehzahlband.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik, die die Kraft des quer eingebauten Vierzylinders sortiert und weiterreicht, kommt von Aisin. Im Testwagen erreichte sie Geschmeidigkeit und Schnelligkeit der ZF-Automatik, die in den größeren BMW-Modellen mit längs eingebautem Motor steckt.

Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, das Getriebe ist eine Empfehlung wert. Im höchsten Gang liegen bei 130 km/h knapp 2.000 Kurbelwellenumdrehungen an.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der X2 bleibt bei der Kurvenfahrt lange neutral, bis dann im Grenzbereich das Auto untersteuert. Lastwechsel beeinflussen die Stabilität dabei nur leicht.

Geneigte Fahrbahnen oder Spurrinnen mag der BMW aber nicht, der Wagen läuft dann deutlich aus der Spur. Ansonsten ist der X2 aber ein gut positionierbares Auto, das sich präzise über kurvige Straßen fahren lässt.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich ein ähnliches Bild: Begleitet vom sensibel, aber ziemlich früh eingreifenden ESP fährt der X2 beim ersten Lenkvorgang untersteuernd, in Folge leicht übersteuernd durch den Parcours. Insgesamt ein ordentlicher Auftritt.

⊕ Die Traktion des Allradlers ist tadellos.

1,9 Lenkung

Der Testwagen hat die optionale M Sportlenkung an Bord, die mittels direkterer Übersetzung den Lenkwinkelbedarf verkleinert. Von Anschlag zu Anschlag reichen dann knapp über zwei Lenkradumdrehungen.

⊕ Die Vorderachse spricht schon auf kleine Lenkbewegungen an, was den BMW zwar agil einlenken lässt, manchen Fahrern aber zu nervös sein dürfte. Die Lenkung zentriert dennoch ordentlich und sorgt mit der guten Rückmeldung für eine fahraktives Gefühl.

2,5 Bremse

⊕ Auf der Bremse gibt sich der Testwagen mit der optionalen Bereifung ohne Notlaufeigenschaften in der Größe 225/45 R19 keine Blöße und steht aus 100 km/h nach

35,4 Metern - ein guter Bremsweg, der aber keine Bestmarke setzt. Das Ansprechen der Bremse ist tadellos.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitssausstattung des X2 ist grundsätzlich gut, hakt aber an mancher Stelle. Größtes Manko ist, dass das serienmäßige automatische Notbremssystem (bremst selbsttätig bis 80 km/h) und der optionale Abstandsregelautomat auf einer Frontkamera aufbauen. Bei guten Sichtverhältnissen ist dies kein Problem, bei tief stehender Sonne, aufgeschleuderter Gischt, Streusalz oder anderen Widrigkeiten aber steigt das System aus, da es schlichtweg nichts mehr erkennt. Während des ADAC Tests passierte das gleich mehrfach.

Über die Kamera werden auch der optionale Spurverlassenswarner und die serienmäßige Verkehrschilderkennung realisiert. Letztere ermöglicht es, erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen in den serienmäßigen Geschwindigkeitsbegrenzer zu übernehmen. Eine Toleranz von +/- 10 km/h kann vorgewählt werden. Gegen Aufpreis verbaut BMW ein Head-Up-Display, das Navigationsdaten, die Geschwindigkeit und erkannte Verkehrszeichen direkt in die Frontscheibe projiziert.

⊖ Dem Premiumanspruch des Münchner Herstellers entspricht die einfache und günstige Kameralösung überhaupt nicht. Andere Hersteller oder auch BMW in den größeren Modellen nutzen deshalb ein Radarsystem, das deutlich stabiler funktioniert. Dann wäre auch ein Abstandregeltempomat realisierbar, der über die vom X2 angebotenen 140 km/h hinaus funktioniert.
























2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Verbandkasten hat keinen gesonderten Platz und ist deswegen unter Umständen schlecht zu finden. Das Warn-dreieck ist besser verstaut - es ist in einer Halterung in der Heckklappe untergebracht und so stets gut zugänglich.

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem X1 im Test mit 90 Prozent der Punkte eine gute Insassensicherheit (Test Dezember 2015). Die Ergebnisse sind auch für den X2 gültig. Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, weitere Airbags sind nicht erhältlich. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,85 m Körpergröße, hinten darf man aber nicht über 1,75 m groß sein, sonst schützen die Kopfstützen nicht vernünftig vor einem Schleudertrauma.

Der X2 ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell ebenfalls möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt. Ebenfalls in jedem X2 ist eine Multikollisionsbremse verbaut. Dieses System

2,6 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests. Unsere Test-Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix problemlos befestigen. Einzige Einschränkung: Bei Verwendung einer Isofix-Base oder auch ansonsten raumfüllenden Kindersitzen lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben. Auch deshalb ist wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf angeraten.

Laut Bedienungsanleitung sind per Gurt befestigte Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen auch im manuellen Modus einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich per einfachem Schalter direkt an der jeweiligen Tür aktivieren.

2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der X2 ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Bei den ADAC Crashtests erhält er 74 Prozent der möglichen Punkte.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der X2 xDrive 20d erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 182 g/km 23 von 60 möglichen Punkten. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,8 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Die Verbrauchswerte pro 100 Kilometer im Einzelnen: Innerorts 5,9, außerorts 5,0, Autobahn 6,8 Liter.

1,2 Schadstoffe

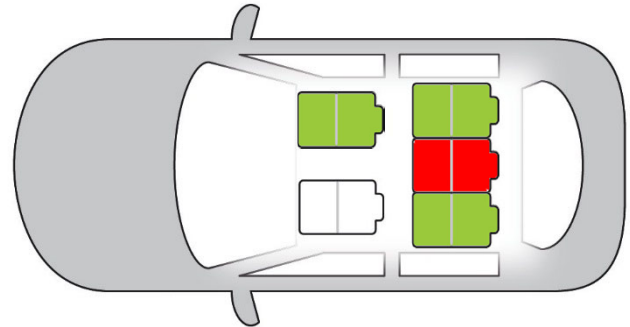
Die Emissionen hat der BMW gut im Griff. Ausschließlich im ADAC Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil und damit im Vergleich zum vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Zyklus deutlich anspruchsvollerem Testprozedere sind die NO_x-Messwerte leicht erhöht. Selbst dann liegen sie aber auf dem Niveau des gesetzlichen Grenzwerts. So erreicht der Münchner 48 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 71 Punkte beziehungsweise vier Sterne. Auch auf der Messfahrt im Straßenverkehr mittels portablem Emissionsmessgerät

bremst den Wagen nach einem Unfall ab, um Folgeunfälle möglichst zu vermeiden.

Keine gute Lösung - ab einem gewissen Alter ist es für die Kleinen ein Leichtes, die Sicherung auch wieder auszuschalten.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Das optionale Paket Driving Assistant erweitert die serienmäßige Auffahrwarnung um eine Personenerkennung.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

bestätigt der X2 die guten Messergebnisse. Die aufwändige Abgasreinigung mittels NO_x-Speicherkat und Harnstoff-Einspritzung (AdBlue) zeigt Wirkung.

2,8 AUTOKOSTEN

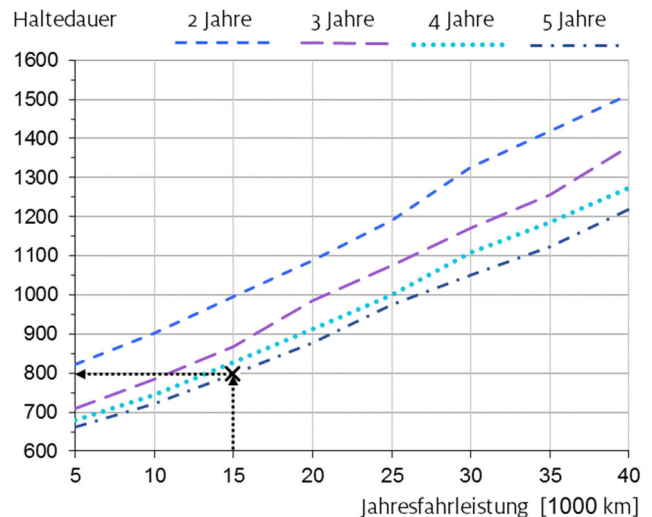
2,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der nicht allzu hohe Kraftstoffverbrauch und der im Vergleich zum Benzin niedrigere Dieselpreis drücken die Unterhaltskosten.

⊖ Die Preisgestaltung des BMW X2 ist mehr als dreist. Unter 43.800 Euro bekommt man den X2 als 20d mit dem 190 PS starken Diesel überhaupt nicht. Der Testwagen hat Sonderausstattungen im Wert von 17.250 Euro an Bord und landet so bei einem Listenpreis von knapp über 61.000 Euro. Zur besseren Einordnung: Ein BMW 320d Touring mit dem gleichen Motor kostet ab 41.500 Euro. Dieser bietet einen merklich größeren Kofferraum, bessere Assistenzsysteme (dank Radar plus Kamera), ein komfortableres und zusätzlich adaptives Fahrwerk, bessere Scheinwerfer mit einem adaptiven Fernlichtassistenten und noch mehr Ausstattungen, die man in der X2-Preisliste überhaupt nicht findet. Selbst samt der teils gerade genannten, reichhaltigen Optionen liegt der 3er auf dem preislichen Niveau eines ebenfalls gut ausgestatteten X2 wie dem Testwagen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 797 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	sDrive18i	sDrive20i Steptronic (DKG)	sDrive18d	xDrive20d Steptronic	xDrive25d Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	141 (192)	110 (150)	140 (190)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1480	280/1350	350/1750	400/1750	450/1500
0-100 km/h [s]	9,6	7,7	9,3	7,7	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	227	207	221	237
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 SP	5,5 SP	4,5 D	4,7 D	5,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	129	126	119	124	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/23	19/24/23	18/24/24	20/25/24	20/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	98	102	238	248	266
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	702	747	683	763	813
Preis [Euro]	34.050	39.200	36.500	43.800	46.800

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl. Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,37 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R19W
Länge/Breite/Höhe	4.360/1.824/1.526 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470/1.355 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	61 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Regensburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R19 96Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	11,4/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,0/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 182 g/km)
Reichweite	1.050 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	1.685/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	300/660/1.080 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	94 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	480 Euro
Monatliche Gesamtkosten	797 Euro		
Steuer pro Jahr	252 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/24		
Basispreis X2 xDrive20d M Sport X Steptronic	50.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.516 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (nicht selbst regelnd)	160 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Driving Assistant)	650 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.120 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	350 Euro° (mit Lenkassistent.)/Serie
Parklenkassistent	350 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro°
Head-Up-Display (Navi-Paket)	2.890 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro°
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.290 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (links)	170 Euro°/490 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro°
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,5
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,2
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	3,7
Federung	3,3	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Mai 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.